

Форум молодых

Вчера в Москве начал свою работу XV съезд ВЛКСМ.

С отчетным докладом перед собравшимися выступил секретарь ЦК ВЛКСМ тов. Павлов.

Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 32 (1530).

СРЕДА, 18 МАЯ 1966 г.

Год издания XXIV

В бригаде Тюлькова

Об Александре Егоровиче Тюлькове я слышал многое. Хороший специалист, умелый организатор, его бригаде доверяются тяжелые формы регламентных работ, и, как правило, выполняют они их раньше срока.

Перед тем, как беседовать с Александром Егоровичем, я обратил внимание на график подготовки самолето-моторного парка к весенне-летней навигации. В графе «оценка за подготовленный самолет» стояли только «пятерки».

Членов бригады тов. Тюлькова и самого бригадира я застал в технической. Был сильный дождь, который прервал работу. Это был вынужденный и в то же время необычный отдых. Большинство ребят читали газеты, знакомились со схемами.

Из разговора с Александром Егоровичем я понял, что он относится к тем людям, которые не любят о себе говорить много.

— То, что бригаду считают передовой, — это заслуга всего нашего маленького коллектива, — начал он беседу со мной. — Перед выходом на работу бригада получает задание на рабочий день. В бригаде работает 8—10 человек механиков и техников, которые имеют хорошую теоретическую и практическую подготовку. После получения задания готовят рабочее место.

Члены бригады стараются разложить свой инструмент так, чтобы он был доступен каждому. Работу распределяем по виду регламента. Если производим 300-часовые регламентные работы, то

на двигателях трудятся 3 человека, а остальные на планере.

Нашу работу хотя и контролируют сменный инженер и инженер ОТК, но у членов бригады Николая Антонова, Петра Жвнеровича, Геннадия Бушуева, Арсена Улыбина, Анатолия Кандышева есть «золотое правило» — работать на совесть. В конце рабочего дня оформляем документацию, делаем «небольшую летучку» по работе за день, — заканчивает свой небольшой рассказ Александр Егорович.

Трудовую биографию начинали в бригаде Тюлькова многие сегодняшние техники и механики. В настоящее время в бригаде работают молодые специалисты Можаяев и Мартынов. Но, как и прежде, небольшой и дружный коллектив делает регламентные работы в срок.

Не секрет, что еще встречаются в Аэрофлоте такие специалисты, которые недооценивают техническую учебу. В бригаде тов. Тюлькова все специалисты регулярно посещают технические конференции. Кроме того, они регулярно читают газеты, художественную литературу.

Прощаясь, Александр Егорович от имени своей бригады сказал:

— Пусть будут спокойны наши летчики: те задачи, которые стоят перед нами в первом году пятилетки, будут выполнены досрочно.

Ю. МАЛЬКОВ,
член молодежной
редакции.

Репортаж с оперативной точки

Сеятели плодородия

Кружит над полями колхоза имени Чапаева самолет. Быстрокрылая птица тянет за собой длинный белый шлейф. Идет подкормка озимой ржи, вносятся в почву минеральные удобрения.

Самолет на полях колхоза имени Чапаева Свердловской области давно стал «сельскохозяйственной» машиной, одним из самых надежных помощников хлеборобов.

Над картой колхозных полей склонились главный агроном хозяйства Михаил Захарович Коркин и командир экипажа Винтор Иванович Ерж. Намечаются маршруты дневных вылетов.

Загрузка удобрений в бункер окончена. Члены экипажа Арнадий Коровин и Виктор Зенков — на своих местах. Мотор самолета густо басит, машина несется по зеленоющей площадке и плавно взмывает в небо.

АН-2 ушел в свой очередной рейс. Но в наземной бригаде Григория Филипповича Носкова работа не останавливается. Александр Курнев, Николай Лахтин, Иван Федосов и другие до возвращения самолета стараются погрузить в мешки новую «порцию» удобрений. Работа идет быстро, слаженно. Каждый колхозник хорошо знает цену минуте. Ведь только за один

Флаг навигации поднят

КАК ИЗВЕСТНО, с 15 мая 1966 года подразделения Уральского управления гражданской авиации перешли на работу по летнему расписанию. Поскольку этот период года является временем наибольшей интенсивности полетов, перед коллективами эксплуатационных подразделений поставлены ответственные задачи по обеспечению безопасности воздушного движения и по выполнению основных объемов производственного плана. Необходимо не только выполнить план по всем финансово-экономическим показателям, но и добиться его перевыполнения, чтобы покрыть намечившееся за первые 4 месяца года отставание по пассажирообороту и отправке пассажиров.

Разумеется, в течение летнего периода предстоит напряженная работа. Достаточно сказать, что рост по участковому тонно-километрам во II квартале 1966 года к фактическому выполнению этого показателя в прошлом году составляет 22,7 процента и соответственно в третьем квартале — 26,9 процента. Надо учесть, что удельный объем плана III квартала 1966 года составляет без малого одну треть годового.

По пассажирообороту рост во втором квартале 1966 года по сравнению с тем же периодом 1965 года выражается в 25,6 процента. Удельный объем плана по пассажирообороту в III квартале повышается до 35,6 процента от годового производственного плана.

В ИНТЕРЕСАХ успешного решения финансово-экономических задач, стоящих перед подразделениями управления, в целях обеспечения высокой безопасности полетов к летно-подъемному составу предъявляются повышенные требования. Организация полетов в значительной мере будет повышена за счет высококачественной подготовки личного состава, соблюдения трудовой дисциплины, повышения уровня профессиональной подготовки летчиков, штурманов и других специалистов ЛПС.

Составленные в каждом подразделении управления предприятия по обеспечению безопасности полетов на 1966 год должны быть положены в основу работы каждого командира, руководителя службы, члена экипажа.

Естественно, что в период наиболее интенсивных полетов особое значение имеет уровень исправности самолета — моторного парка, а в связи с этим и степень подготовленности специалистов инженерно-авиационной службы в подразделениях Уральского управления гражданской авиации.

Только четкая и слаженная работа инженерного и технического состава, соблюдение сроков регламентного обслуживания авиационной техники, грамотное и быстрое устранение выявленных дефектов смогут обеспечить полеты по расписанию без срывов и задержек рейсов по причине неисправности материальной части. В первую очередь это относится к самолетам ИЛ-18 и АН-24.

К обычным заботам работников ИАС в летнее время прибавляют-

* * *
Н. СИДОРЕНКО,
начальник Уральского
управления гражданской
авиации
* * *

ся еще и заботы по обслуживанию самолетов, находящихся на авиационных работах. От того, насколько качественно и своевременно будет готовиться матчасть и спецпаратура, зависит успех авиационных работ в народном хозяйстве.

Для того чтобы предупредить какие-либо осложнения в техническом обслуживании авиационной техники, связанные с недостатком запчастей, агрегатов и материалов, работникам ОМТС управления следует своевременно и полно удовлетворить заявки подразделений на необходимые агрегаты и запчасти.

ОТВЕТСТВЕННЫЕ задачи в период летней навигации стоят и перед работниками службы движения Уральского управления гражданской авиации.

Движенцы должны учитывать возросший объем перевозок и повышение интенсивности полетов. Интересы безопасности и регулярности воздушного сообщения требуют от них наибольшей четкости в действиях по руководству полетами. Необходимо настойчиво добиваться четкости и слаженности в работе всех диспетчерских пунктов, тесного взаимодействия между работниками служб, внимательно и глубоко анализировать обстановку, всесторонней обоснованности тех или иных решений.

Необходимо каждому работнику службы движения помнить, что своевременное принятие решения об открытии аэропорта, исключение необоснованного закрытия, использование всех возможностей для продвижения рейсов, в том числе и направление самолетов на

заранее разработанные обходные маршруты — все это обеспечит наивысшую степень использования самолетов.

Успех в выполнении годового производственного плана в летний период в значительной мере зависит и от организованности работников отдела перевозок. С целью быстрого обслуживания пассажиров и максимального сокращения времени на наземных операциях в горорганствах управления увеличивается число касс по продаже билетов. Так, в Свердловском горорганстве с первого июня 1966 года будут открыты дополнительно четыре кассы.

Одновременно расширяется сеть периферийных касс по продаже авиабилетов. В настоящее время их насчитывается более 40. Так, новые кассы Аэрофлота открыты в Сысерти, Арамили, Ревде, Дегтярске (Свердловская область). Челябинское горорганство проводит работу по открытию билетных касс на предприятиях Челябинска. В аэропорту Кольцово заканчивается переход к упрощенному методу регистрации билетов и регистрации багажа на беспосадочные рейсы на линии Свердловск—Москва.

Напряженная работа в летнее время предстоит коллективам ОНС. Очень важно в кратчайшие сроки подготовить аэродромы там, где они по географическим условиям, в связи с затяжной весной, не готовы к приему самолетов (Тюменская авиагруппа). На всех аэродромах с искусственными покрытиями необходимо завершить работы по заливке швов, ремонту сколов, по выравниванию просевших плит, рытью колодцев, дренажной сети и т. д. На грунтовых аэродромах необходимо постоянно производить ремонт и стабилизацию грунта, осушение аэродромов и удлинение летных полос. Нужно также усилить контроль за использованием спецавтотранспорта.

ПО НОВОМУ РАСПИСАНИЮ

С 15 мая на воздушных линиях страны начинаются полеты по летнему расписанию. Прежде всего значительно увеличивается количество рейсов.

Так, только в столицу Родины — Москву ежедневно из Свердловского аэропорта будут вылетать шесть самолетов ТУ-104; кроме того, около десяти транзитных самолетов. Практически из Свердловска в Москву можно вылететь в любое время суток.

Известно, что летом уральцы устремляются на юг, предпочитают лететь самолетами. Это предусмотрено в новом расписании. Ежедневно из Свердловска будут вылетать самолеты ИЛ-18 в Сочи, Симферополь, Краснодар, Ростов, Гудауту и другие города юга. Впервые в этом году будет открыта воздушная линия Свердловск—Анапа.

В. ДЕНИСОВ.

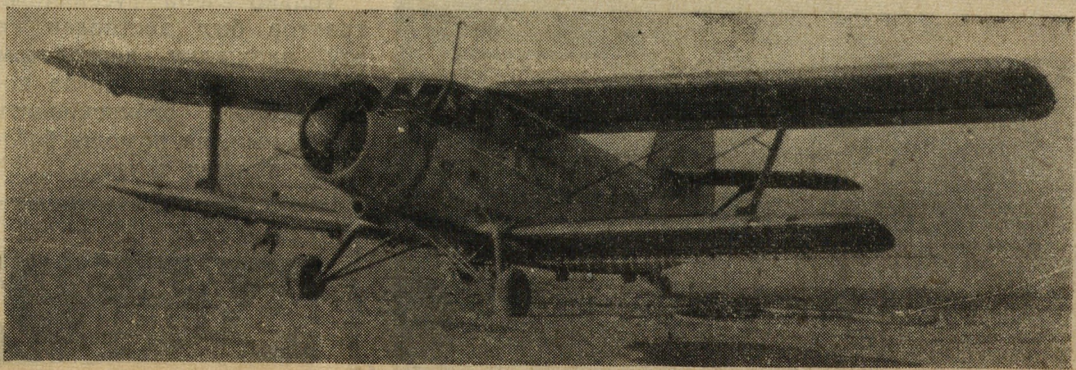
Дневник избирательной кампании

Намечены маршруты

Выборы в Верховный Совет СССР нынче состоятся летом. Это создает определенные трудности в их проведении в некоторых районах Свердловской области из-за их удаленности от железных и шоссе дорог. В Гаринском, Таборинском, Тавдинском и особенно Ивдельском районах незаменимым средством транспорта в это время является авиация.

2-е Свердловское объединенное подразделение деятельно готовится к проведению ответственной кампании. В частности, со Свердловским облисполкомом уже согласованы маршруты работы вертолетов для обслуживания избирательной кампании в районах области. Для обслуживания Ивдельского района специально выделен вертолет МИ-4.

В. ДЕРЕВЯНЧЕНКО,
начальник отдела перевозок 2-го Свердловского
объединенного подразделения.



На повестке дня — НОТ

СЕГОДНЯ мы печатаем продолжение статьи начальника отдела труда и зарплаты управления Б. Г. Сивашинского о научной организации труда в подразделениях Украинского управления. Начало статьи опубликовано в газете «Авиатор Урала» 27 апреля.

ПРИВЛЕЧЕНИЕ всего личного состава к составлению планов НОТ, контроль за исполнением намеченных мероприятий дали определенные результаты. Взять хотя бы для примера тот же аэропорт Жуляны. В целях улучшения организации труда, более эффективного использования рабочего времени оперативные и трудоемкие смены объединены здесь в единую смену и переведены на круглосуточную работу.

Кроме того, в двух сменах ЛЭРМ проведен фотохронометраж в дневное и ночное время. Работа смен изучалась в целях улучшения организации производства и ликвидации непроизводительных потерь.

Для более рациональной организации техобслуживания разработаны циклограммы обслуживания АН-24 при регла-

ментах 100, 200 и 1000 часов.

На авиационных работах созданы три базы для авиазвеньев, где производится регламентное обслуживание самолетов после 100 часов полета. Проведены опыты по расчленению регламента при 100-часовом обслуживании самолета АН-2. Это дает возможность проводить 100-часовое техобслуживание АН-2 на оперативных точках без перелета его на базу.

В аэропорту организовано обслуживание самолетов АН-24 по зональному методу, что ускоряет производственный процесс, сокращает трудоемкость работ, упраздняет операции, связанные с открытием и закрытием лючков. Кроме того, сокращается время оформления карт-нарядов.

Раньше, например, при 100-часовом регламенте в карт-наряде было 306 записей. Сейчас число записей доведено до 11 (роспись только по зонам обслуживания).

В аэропорту разработаны также цикловые графики обслуживания самолетов на перроне отдельно для каждого

типа. Это дало возможность сократить стоянку самолетов на перроне до минимума, что повысило регулярность полетов.

МНОГО интересного для себя увидели посланцы уральских авиарботников и в Бориспольском аэропорту. Здесь также в службах проводились фотографии рабочего дня отдельных работников. Анализ фотографии показал, что потери в общем балансе рабочего времени составляют от 7 до 25 процентов.

В службах и аэропортах отработанные графики выходов на работу с учетом полной отработки табельного времени. Кроме того, в каждом коллективе отработан внутренний распорядок работы, обеспечивающий хорошую взаимную связь между службами. Ввиду неравномерной загрузки работников по часам в ЛЭРМ, автобазе, службах перевозок, движения, связи пересмотрены графики выходов на работу. Сейчас эти коллективы перешли на работу по скользящему графику. В результате аэро-

порт Борисполь успешно проработал третий квартал 1965 года без увеличения численности личного состава по сравнению со вторым кварталом этого же года.

Скользящий график обеспечил в самые напряженные часы работ максимальную численность работающих по службам перевозок, ЛЭРМ, автотранспорта. В то же время в часы наименьших объемов работ число людей, занятых на производстве, соответственно уменьшилось.

На рабочие места были спущены «Карты опроса работников служб», которые помогли выявить потери рабочего времени, недостатки в организации рабочего места, а также собрать ценные предложения по наиболее рациональному использованию рабочего времени.

Мероприятия, разработанные по НОТ, позволили в целом по подразделению сократить сверхурочные часы до минимума (в 1964 г. было 400 часов, в 1965 г. только 30 часов).

Обслуживание самолетов

по трудоемким регламентам переведено в Борисполе на круглосуточную работу, после-полетное обслуживание и регламент 100 часов также передан на УТР. Все это в конечном счете повысило производительность труда в целом по ЛЭРМ и снизило сроки простоя самолетов на техобслуживании.

Итогом работы киевских и других подразделений Украинского управления явилось то, что за 1965 год по управлению производительность труда возросла к 1964 году на 29,9 процента. Управление дало государству 27,4 млн. рублей накоплений, или 9,9 млн. рублей сверх плана.

1966 год должен стать годом начала внедрения НОТ в подразделениях Уральского управления. К нашим услугам опыт Уралхиммашзавода и Украинского управления гражданской авиации. Командиры производства, работники плановых отделов, партийных и профсоюзных организаций должны хорошо себе уяснить, что научная организация труда — основа дальнейшего роста производительности труда.

Б. Г. СИВАШИНСКИЙ,
начальник ОТИЗ
Уральского управления.

Важный рычаг технического прогресса

ГРАЖДАНСКАЯ авиация — важная, быстро развивающаяся отрасль народного хозяйства, оснащенная сложной передовой техникой, выполняющая большие работы по созданию материально-технической базы коммунизма.

Стремясь внести достойный вклад в строительство коммунистического общества, работники Аэрофлота направляют свои усилия на эффективное использование самолетного парка, обеспечение безопасности полетов, совершенствование технической эксплуатации авиационной техники, улучшение обслуживания пассажиров и повышение рентабельности авиаперевозок.

В условиях постоянного роста творческой активности как целых коллективов, так и многочисленных новаторов и передовиков производства чрезвычайно большое значение приобретает тщательное выявление, изучение и распространение всего нового, прогрессивного, постоянно рождающегося в процессе производства, чтобы своевременно использовать это для дальнейшего развития гражданской авиации.

На это дело должны быть направлены усилия летных и всех других подразделений. Су-

В. ГОДУНОВ,
сотрудник отдела научной и технико-экономической информации ГосНИИ ГА

ществленную помощь призвана оказать им научно-техническая информация.

Отдел научной и технико-экономической информации (ОНИИ) ГосНИИ ГА осуществляет в своих изданиях широкую информацию о научных достижениях гражданской авиации в СССР и за рубежом. В изданиях освещаются состояние, развитие и внедрение отечественной и зарубежной авиационной техники, опыт ее эксплуатации и ремонта, вопросы обслуживания пассажиров и эффективности работы воздушного транспорта, передовой опыт подразделений и новаторов.

Информационные издания рассчитаны на командно-руководящий и летный состав, инженеров, техников, рационализаторов, студентов высших и средних учебных заведений гражданской авиации.

В серии «Научная и технико-экономическая информация» публикуются материалы о передовом опыте новаторов, о со-

держании и экономической эффективности новых организационных форм труда, прогрессивных технологических процессов.

СБОРНИК «Зарубежный авиатранспорт» составляется по опубликованным в иностранной литературе материалам, в которых освещаются вопросы развития и внедрения новой авиационной техники, летной и технической эксплуатации, обеспечения безопасности полетов, обслуживания пассажиров, эффективности работы воздушного транспорта.

В серии «Экспресс-информация» печатаются наиболее важные материалы об отечественном и зарубежном опыте в области новой авиационной техники.

«Новости науки и техники». В выпусках этой серии помещаются тематические обзоры о достижениях отечественной и зарубежной авиационной науки и техники, составляемые по отечественным и зарубежным источникам и представляющие интерес для широкого круга работников гражданской авиации.

Помимо информационных изданий, ОНИИ ведет большую организационно-методическую работу. С этой целью в конце прошлого и в начале нового го-

да сотрудники отдела выезжали в Украинское, Северо-Кавказское, Узбекское и Московское управления. Как показали проверки, в ряде подразделений накоплен ценный опыт технико-экономической информации и технической пропаганды.

Заслуживает внимания организация технической информации и пропаганды в Узбекском управлении. Здесь создано бюро технической информации. В 1965 году оно провело конференцию изобретателей и рационализаторов на тему «Передовые методы работы новаторов и борьба за коммунистический труд». 20 передовиков производства с целью обмена опытом побывали в Московском, Иркутском и Новосибирском управлениях. Члены бюро оформили и представили в ГосНИИ ГА 26 информационных карт на внедрение работы рационализаторов, издали шесть информационных бюллетеней по вопросам улучшения эксплуатации авиатехники.

Положительный опыт внедрения новой технологии обслуживания и ремонта авиационной техники накоплен в ЛЭРМ Ташкентского аэропорта. В мастерских проведена большая работа по перестройке технологии производства на базе научной организации труда.

В большинстве управлений служба научно-технической информации только создается. Задача состоит в том, чтобы в ближайшее время организовать эту службу повсюду.

В Дальневосточном управлении проводится большая работа с новаторами производства, но служба научно-технической информации до недавнего времени организационно не была оформлена. Вот характерный пример. В течение нескольких лет в Хабаровских ЛЭРМ успешно действует система круглосуточного обслуживания самолетов по трудоемким регламентам, разработанная инженерами и техниками коллектива.

Сейчас эта система нашла применение во всех управлениях, а в свое время дальневосточники могли бы ускорить внедрение технологической новинки, если бы выслали в ОНИИ описание своей системы. Правда, ценный опыт не остался втуне. Он был перенят спе-

циалистами ряда ЛЭРМ, призвавшими в Хабаровск обмениваться опытом работы.

БОЛЬШОЙ вклад в выполнение планов управления вносят рационализаторы. Из 779 рацпредложений, поданных в последнем году семилетки, принято 653. Из них 580 внедрено в производство. Экономия только от 130 внедренных предложений составила 126 тысяч рублей.

Возможно новаторы не испытывали бы многих трудностей в своей рационализаторской деятельности, не повторяли уже известных «открытий», если бы в подразделениях ДВУ ГА уделялось должное внимание распространению информационного материала, издаваемых ОНИИ.

Чем, как не слабой пропагандой научно-технической информации, можно объяснить тот факт, что из семи изданий, предлагаемых в проспекте ОНИИ, ремонтное предприятие, где начальником тов. Насейкин, получает только три. Многие же подразделения ДВУ ГА не выписали на этот год ни одного информационного издания.

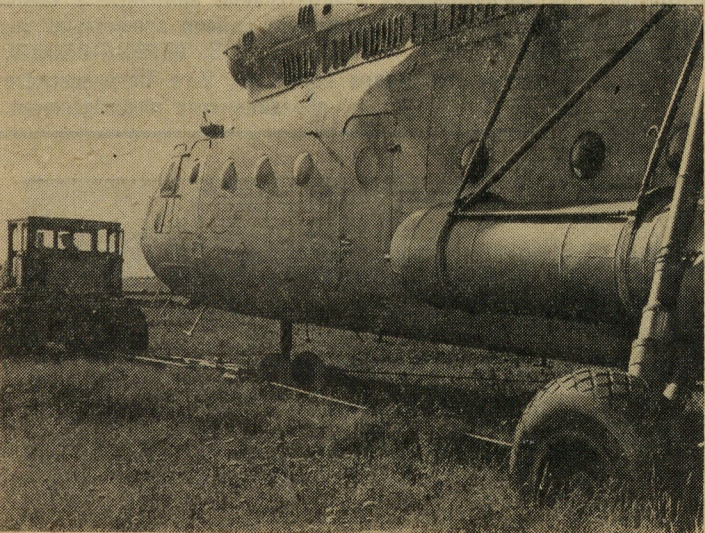
Руководители подразделений должны по-настоящему, а не формально возглавить руководство службой научно-технической информации.

Следует особо отметить необходимость обобщения и внедрения в жизнь мероприятий, направленных на обеспечение безопасности полетов. В этом деле органы технико-экономической информации должны занимать ведущее место.

4 марта 1966 года заместитель министра гражданской авиации тов. Кулик подписал директивное письмо, в котором предлагается во всех подразделениях ГА выделить технических информаторов из числа наиболее подготовленных инженерно-технических работников.

Неослабный контроль за постановкой всего дела научно-технической информации призваны осуществлять партийные организации, которые должны добиваться ее эффективности и непрерывного развития.

Правильно и вовремя информировать о достижениях науки и практики, широко внедрять их в работу подразделений — значит способствовать дальнейшему научно-техническому прогрессу в гражданской авиации.



Поменялись ролями

Только вчера гусеничный трактор был доставлен на эту площадку вертолетом МИ-6. А сегодня, когда потребовалось отбуксировать винтокрыл, на помощь богатырю пришел трактор.



Свердловск-20,
аэропорт Уктус.
Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.
НС 36238. Заказ № 3131.
Тип. изд-ва «Уральский рабочий»,
Свердловск, пр. Ленина, 49.